

# Ley de Movilidad Sostenible: impacto en el sector portuario



# 01 Contexto

La convocatoria de las elecciones generales y la consiguiente disolución del Congreso y el Senado afectó de forma directa a la aprobación de todos los proyectos de ley que se encontraban en proceso de tramitación en el Parlamento. Entre ellas, la Ley de Movilidad Sostenible, un marco normativo que se espera que vea la luz ya en 2024, una vez que el nuevo Gobierno retome el proceso de aprobación del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

La norma, tal y como se planteó hace unos meses, promete ser el impulso definitivo para promover la descarbonización y digitalización del transporte marítimo y de las infraestructuras portuarias, pues impondrá exigencias con consecuencias plausibles para el sistema portuario. Su objetivo es garantizar un sistema más sostenible mediante la reducción de gases de efecto invernadero a la atmósfera, para lo que se deberá contribuir al uso y suministro de energías alternativas en los puertos de cara a cumplir con las metas recogidas en el Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte.

Además, el sector portuario se verá afectado por el deber de desarrollar un Espacio de Datos Integrados de Movilidad (EDIM). Un instrumento con el que se buscará garantizar la disponibilidad de la información referente a la movilidad de los operadores de transporte y los gestores de infraestructuras, y que también ha quedado en el aire. En base a la información que se aporta en el informe de impacto de la Comisión Europea **desde OCP calculamos unos 27.300 millones de euros anuales** de incremento del PIB español por el desarrollo del plan incluido en el EDIM.

El espíritu de la normativa entiende la movilidad como un derecho y busca garantizar a los ciudadanos el acceso a la red de transporte con las mismas oportunidades. Consideramos que es clave mantener vigentes los objetivos de esta ley y que deben convertirse en una de las prioridades del actual Gobierno.

02

# Medidas que afectarán al sector portuario

- **Uso y suministro de energías alternativas.** El proyecto de Ley de Movilidad Sostenible validado en diciembre de 2022 establece que la Autoridad Portuaria debe promover medidas de reducción de las emisiones contaminantes procedentes de los puertos a través de la dotación de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracados en puerto, entre otras iniciativas.

En base al proyecto inicial, el Ministerio de Transportes y el Ministerio para la Transición Ecológica se deberán encargar de forma conjunta de analizar la situación individual de cada puerto de titularidad estatal y **determinar las necesidades de la electrificación** para poder ofrecer el suministro de energía eléctrica a los buques.

La ley establecerá un listado de las fuentes de energía consideradas como prioritarias. En el sector portuario se incluirán la electricidad, el gas natural licuado, los biocarburos sostenibles, en particular los avanzados, y los **gases renovables, con especial énfasis en el hidrógeno renovable y el biometano**. También se considerará cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables.

En este sentido, Puertos del Estado deberá comunicar en su página web la relación de instalaciones o servicios para el suministro de electricidad en cada puerto. La publicación se realizará en un plazo máximo de seis meses desde la fecha de la aprobación de la norma.

Además, se obligará a cada puerto de interés general a elaborar un Plan de Despliegue que garantice la mejora de la eficiencia energética de sus instalaciones y servicios, así como la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas.



- **Cálculo de emisiones.** El texto normativo original introduce otras novedades relacionadas con la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente y, más en concreto, respecto a la emisión de gases contaminantes. Así, se conmina a la Dirección General de la Marina Mercante a informar con periodicidad anual al Ministerio de Transición Ecológica sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en los puertos.

Este plazo será de doce meses desde la aprobación de la norma y los representantes ministeriales tendrán que acordar el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, lo que supondrá un reto en sí mismo para el sector.

Hay que tener en cuenta que, según las estimaciones de OIM, si los puertos españoles se electrificaran de forma integral, las emisiones de CO<sub>2</sub> se reducirían en hasta el 65%, **lo que supondría recortar en unas 600.000 toneladas el total de emisiones y un ahorro de hasta 50 millones de euros.**

Además, según el texto previsto, las autoridades portuarias estarán obligadas a informar anualmente de la huella de carbono de su actividad. Como complemento, deberán aportar un Plan de Reducción que podrá incorporar medidas de compensación de esta huella.

- **Análisis financiero y de rentabilidad.** Otro de los puntos a tener en cuenta del proyecto que se quedó sin aprobar se da en el ámbito financiero, ya que se ahonda en la necesidad de que los puertos de titularidad estatal velen por que su régimen económico responda al principio de autosuficiencia económica.

En el texto se destaca que las Autoridades Portuarias tendrán que incluir dentro de su Plan de Empresa las inversiones previstas, que incluirán un análisis financiero y de rentabilidad. Este Plan deberá recibir el visto bueno de cada Autoridad Portuaria y de Puertos del Estado, tal y como establece, además, la Ley de Puertos.

- **Sandbox de proyectos.** La normativa también contempla la creación de un espacio de pruebas para testar proyectos innovadores en el ámbito del transporte. Se trata de un sandbox regulatorio que está previsto que empiece a funcionar con una ventanilla única de evaluación de proyectos. El objetivo de esta medida es posicionar a España como un país de vanguardia en el sector del transporte y, al mismo tiempo, atraer inversiones.
- **Digitalización y datos abiertos.** La regulación trata de fomentar la digitalización de la información y automatización del transporte y el acceso a datos abiertos. En este sentido, dará pie a crear el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) bajo la dirección del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial. El objetivo de funcionamiento del EDIM es servir como un instrumento estructurado de gestión digital de los indicadores de movilidad que sean competencia de todas las Administraciones.

En esta dirección, se habla de promover la disponibilidad de información mediante datos abiertos a toda la ciudadanía, así como el desarrollo de aplicaciones que permitan a los usuarios la adopción de decisiones sobre la planificación de sus viajes.

*Si los puertos españoles se electrificaran de forma integral, las emisiones de CO<sub>2</sub> se reducirían en hasta el 65%*

03

# Nuestra visión: La importancia de aprobar la ley

Debido al adelanto electoral, el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible se ha quedado guardado en un cajón durante meses de negociaciones para la formación de Gobierno. Todo ello a pesar de su carácter urgente, ya que estaba previsto que la norma saliera adelante antes del fin de 2023. Esta interrupción deja un escenario de incertidumbre, ya que el retraso en la aprobación de esta normativa podría comprometer el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos en la Agenda 2030 de la Unión Europea.

La puesta en marcha de un marco normativo que fomente un sistema de transportes es imperativo en aras de garantizar la sostenibilidad y de mejorar la calidad del aire. Este propósito adquiere una importancia vital dado que en nuestro país, **el 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero provienen del transporte**, cifra que supera en cinco puntos la media europea.

La adopción de medidas concretas en este ámbito no solo contribuirá a la mitigación del cambio climático, sino que también posicionará a España y a su red portuaria en la vanguardia de las prácticas ambientales sostenibles.

Las exigencias que plantea la Ley de Movilidad Sostenible son, además, requisitos que la Comisión Europea ha impuesto a España a cambio de recibir los fondos europeos asociados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Tal y como informó el Gobierno en su momento, estamos ante una de las reformas incluidas en el Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

De hecho, la fecha límite para implantar una infraestructura portuaria que permita utilizar combustibles alternativos y que satisfaga al menos el 90% de la demanda de los buques portacontenedores, y buques de pasaje y mercancía rodada, está fijada en el 1 de enero de 2030. Por ello, y sin esperar a la aprobación de la ley, un buen número de puertos españoles ya está poniendo en marcha su plan para llegar a tiempo a este objetivo.



OCEAN  
CAPITAL  
PARTNERS



*Informe realizado por  
Juan Manuel Martín, Senior Manager de OCP  
jmm@oceanim.es*

*Enero 2024*